

Repositório ISCTE-IUL

Deposited in *Repositório ISCTE-IUL*:

2019-05-16

Deposited version:

Post-print

Peer-review status of attached file:

Peer-reviewed

Citation for published item:

Pinto, P. (2015). Reorganizando a cidade accidental: o projeto de espaço público para a área central do Cacém. *Passagens*. 3, 86-97

Further information on publisher's website:

--

Publisher's copyright statement:

This is the peer reviewed version of the following article: Pinto, P. (2015). Reorganizando a cidade accidental: o projeto de espaço público para a área central do Cacém. *Passagens*. 3, 86-97. This article may be used for non-commercial purposes in accordance with the Publisher's Terms and Conditions for self-archiving.

Use policy

Creative Commons CC BY 4.0

The full-text may be used and/or reproduced, and given to third parties in any format or medium, without prior permission or charge, for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes provided that:

- a full bibliographic reference is made to the original source
- a link is made to the metadata record in the Repository
- the full-text is not changed in any way

The full-text must not be sold in any format or medium without the formal permission of the copyright holders.

(artigo publicado na Revista Passagens, nº3, 2015, pp86-97)

Reorganizando a *cidade accidental*

O PROJETO DE ESPAÇO PÚBLICO PARA A ÁREA CENTRAL DO CACÉM

Pedro Luz Pinto¹

1. Desequilíbrios na *cidade accidental*

Acompanhando o forte crescimento urbano em redor da cidade de Lisboa, na segunda metade do século XX, o Cacém, estrategicamente localizado a meia distância entre Lisboa e Sintra e no entroncamento com a estrada de ligação a Paço de Arcos, transformou-se abruptamente, passando em cerca de trinta anos, de um pequeno *lugar de casas e quintas* de província a periferia *suburbana*, participando de forma exemplar no estabelecimento da coroa metropolitana de Lisboa.

Esta massa edificada resultou de um processo intenso de “urbanização espontânea”. Processo “aquecido” pelo investimento em grandes infra-estruturas de comunicação (Domingues 2006, p.16), mas sem o acompanhamento de instrumentos de controlo e enquadramento urbanístico da administração pública, cuja sistematização normativa apenas incluirá o planeamento como instrumento de uso extensivo na última década do século². Circunstância que deixou a pressão edificatória desamparada de compromissos de planeamento e cuja intensidade e extensão, viria a resultar numa ampla sucessão de núcleos fragmentados, de promoções eminentemente privadas, desenvolvidas com e sem loteamento ou de modo clandestino³. Ergueram-se *modelos híbridos*, viabilizados pelos grandes eixos de circulação e pela democratização do automóvel, espalhados numa lógica da rentabilidade máxima, em *vórtices* de terrenos agrupados por oportunidade de negócio, sobre uma ordem cadastral rural, em detrimento de questões estruturais ou de interesse público urbano. O resultado, no caso exemplar do Cacém na viragem do século XX, era uma freguesia com a dimensão de uma cidade (cerca de 80.000 habitantes), organizada em retalhos, com uma alta densidade edificada e uma muito baixa proporção e organização de espaços e de equipamentos públicos.

O *derramar* da construção retractava a sobreposição de uma forte actividade privada com uma débil capacidade de se imporem compromissos públicos, construindo uma *paisagem* de matriz especulativa e capitalista, perturbadoramente contrastante com a coerência formal (e enfraquecimento) da cidade tradicional pré-industrial⁴. Num fenómeno em que quanto mais se expandia e dinamizava a população mais se acentuavam desequilíbrios de ordem infra-estrutural, estrutural, formal e ambiental, produzindo-se uma espécie de “cidade-outra”, que se diria “accidental” (Domingues 2006, p.17 e Lourenço 2010, p158).

Neste quadro, junto ao final do século, ultrapassada a primeira fase de planeamento extensivo das autarquias, a fase *generalista* dos Planos Director Municipais (PDM), o executivo do concelho de Sintra desencadearia o Plano de Pormenor da Área Central do Cacém (1998-2003) e logo de seguida o Projecto dos Espaços Públicos (2002-2004), ambos elaborados pelo Risco⁵.

¹ Arquiteto, coordenador do projeto de espaço público da Área Central do Cacém.

² O PDM do concelho de Sintra, a que pertence o Cacém, é de 1998-99 (ratificado pela RCM n.º 116/99 de 16 de Outubro e publicado em DR de 4 de Outubro de 1999).

³ No caso do Cacém, o registo da sucessão de promoções públicas e privadas na formação do conjunto urbano, encontra-se registada na tese de mestrado de Pedro Arrabaça, *Formas Urbanas da Cidade Construída. Agualva-Cacém, 1953-2001* (2002).

⁴ Numa situação de certo modo comparável à formação da cidade industrial, capitalista e pré-moderna, do século XIX, conforme a descrição de Carlos Martí Arís em *Las formas de la residencia en la ciudad moderna* (2000).

⁵ O Plano foi inicialmente (1998) encomendado pela autarquia de Sintra e, mais tarde, em 2000, seria integrado no Programa Polis (enquadrado normativamente pela Resolução de Conselho de Ministros nº26/2000, de 15 de Maio). A integração neste programa permitiu o acesso a meios financeiros que garantiram a intervenção subsequente do projecto de espaço público.



Figura 1: Sucessão cronológica de aerofotografias da zona do Cacém, datando, sequencialmente, de 1944, 1965, 1977, 1989, 2001 (imediatamente antes da intervenção) e 2007 (intervenção em curso).



Figura 2: Esquema síntese das opções de macro escala do plano e do projecto de espaço público (© Risco). As grandes alterações incidem no corredor da zona baixa do Cacém, a “nova baixa”, no eixo consolidado de ligação entre esta e a estada de Paço de Arcos (rua D. Maria II), na área expectante junto ao IC19, na ligação à urbanização do Casal do Cotão (sobre IC19) e na ligação sob a ferrovia ao núcleo histórico da Aqualva.

A sucessão de *plano e projecto* correspondia à nova capacidade de intervenção municipal, ultrapassada a primeira fase de consolidação estrutural, pós revolucionária e pós integração europeia (Abril de 74 e Janeiro de 86), dos serviços técnicos e respectivos instrumentos de gestão, através, nomeadamente, da implementação dos primeiros *instrumentos de gestão territorial*, na figura dos PDM. Visava-se agora uma intervenção reorganizadora directa, de reabilitação morfológica e ambiental. Desta forma e por iniciativa municipal, o *plano executivo* incide no centro da freguesia de Aqualva-Cacém, à altura a maior freguesia do país e em processo de transformação em cidade (Cacém 2001⁶), partindo da *zona da baixa*, em redor da estação de caminho-de-ferro (linha de Sintra) e da ribeira das Jardas, para alcançar uma área de aproximadamente 30 hectares.

2. Arqueologias na *cidade accidental*

A *zona baixa* do Cacém era o lugar de passagem da antiga *Estrada Real* de ligação Lisboa-Sintra sobre a ribeira das Jardas e, seria também o local de implantação do corredor e da estação ferroviária da linha Lisboa-Sintra no século XIX⁷. Mais tarde, na segunda metade do século XX, com a construção nos anos 60 da via rápida Lisboa-Sintra, renovada em via IC19 no final de 80 e início de 90⁸, consolidou-se como local de charneira para a expansão do Cacém e Aqualva, que medrariam em seu redor. Esta centralidade, histórica e geográfica, era também uma centralidade infraestrutural, dada a presença do canal ferroviário e da própria ribeira, que sendo barreiras significativas ao tecido edificado⁹, eram determinantes para o crescimento suburbano e simultaneamente para reabilitação da *nova cidade*. Efectivamente, a partir da articulação e reenquadramento urbano do canal ferroviário e sobretudo da recuperação da ribeira, aliados à reorganização das conexões entre o Cacém, Aqualva e o Casal do Cotão (transpondo o IC19), proporcionou-se uma sequência de espaços e de equipamentos públicos a uma escala inusitada.

A partir da redescoberta do canal da ribeira como espaço público e da superação da ferrovia e do IC19¹⁰, o plano promoveu a reformulação do sistema viário e de espaços públicos numa área mais larga, sobretudo em direcção a poente, numa grande bolsa delimitada a sul pelo IC19, a norte pela rua Elias Garcia e a poente, na cumeeira, pela histórica estrada de Paço de Arcos¹¹. Nesta bolsa, uma faixa junto ao IC19 estava ainda expectante, enquanto para a restante área era necessário *urbanizar* o sistema edificado. Situação que passou pela reestruturação do tecido existente, completando, suprimindo ou deslocando vias, condicionando ou incentivando usos e circulações, instituindo tipologias de espaço, “discriminando o que era indiscriminado” (Risco, 2004).

⁶ No conjunto, Aqualva-Cacém é desde 2001 uma cidade que engloba as freguesias do Cacém, Aqualva, Mira-Sintra e São Marcos. Tem uma população da ordem dos 80 mil habitantes (Census de 2011) o que a torna na 10ª cidade portuguesa em termos de população.

⁷ Inaugurado em 1887 com ligação Alcântara Terra-Sintra. Chega em túnel ao Rossio de Lisboa em 1891. No início dos anos 90, aquando da abertura do IC19, transporta 68 milhões de passageiros/ano.

⁸ A autoestrada A37/IC19, melhorando a antiga via rápida Lisboa-Sintra, teve o primeiro tramo inaugurado em 1985 (Buraca-Queluz) e chegando a Rio de Mouro em 1991 e a Sintra em 1992. Serve uma população potencial da ordem dos 500 mil habitantes e apresentava no final da primeira década do século XX um volume de tráfego da ordem dos 120 mil veículos/dia.

⁹ A ribeira estava à margem da edificação, nas traseiras de prédios, recebendo esgotos unitários e outros resíduos, tinha as margens muradas, impermeabilizadas e sem participar do espaço urbano.

¹⁰ Com atravessamento desnivelado sob a linha ferroviária e a ligação em viaduto à urbanização do Casal do Cotão, do lado sul do IC19.

¹¹ Antiga estrada de cumeeira em cujo cruzamento com a Rua Elias Garcia / Rua D. Maria II, corresponde ao entroncamento com antiga Estrada Real Lisboa-Sintra. O chafariz de D. Maria II assinala o encontro e a *meia-distância* entre Lisboa e Sintra.

Reordenou-se o plano de pavimentação, rectificaram-se traneis e directrizes, organizaram-se os estacionamento, desimpediram-se percursos pedonais e realocalizaram-se, ordenando, as passadeiras. Organizou-se o mobiliário, equipamento, iluminação e corredores de redes e serviços, o que permitiu a arborização consistente de algumas vias.

Na rua D. Maria II e no espaço em redor do Mercado do Cacém (no topo desta rua) o trânsito automóvel foi condicionado¹², passando a circulação principal a realizar-se em anel, entre as ruas Elias Garcia e de Angola. No conjunto, foi necessário intervir na estrutura fundiária, negociando novos *compromissos urbanísticos*, incluindo a substituição e demolição de edifícios, a construção de realojamentos e a disponibilização de lotes para nova construção, recorrendo-se às expropriações para disponibilização dos terrenos, num processo imediatamente anterior às experiências de redistribuição fundiária com perequação compensatória¹³.

Foi necessária uma revisão profunda de todos os sistemas de infra-estruturas urbanas, adequando-as quer a uma nova compartimentação da *superfície* (visível), quer às exigências tecnológicas e ambientais actuais. A construção do sistema infraestrutural havia acompanhado a restante edificação, estabelecendo redes fragmentadas, não cartografadas, em sucessão de traçados e de elementos aparentes à superfície, que se acomodaram a fragmentos de espaço público, numa multiplicidade de situações onde cada promotor-instalador havia imposto o seu princípio, numa *ordem* que importava agora submeter à nova organização do plano de rua¹⁴. O que obrigou a um trabalho minucioso, *arqueológico*, de reconhecimento, compatibilização e correcção das redes subterrâneas existentes (e respectivos órgãos aparentes, como caixas de visita, armários, marcos de incêndio, postos de transformação, etc.) e das circunstâncias do edificado existente (cotas de soleira, acesso a caves, garagens e logradouros, abastecimento das redes, etc.), de forma a viabilizar uma nova organização de pavimentação e de infra-estruturação, alicerçada numa estrutura existente e em funcionamento.

3. Espaço público na *cidade accidental*

Houve ruas e praças que se redefiniram e interligam, ora prolongando as ruas, vencendo antigos impasses de propriedade (por exemplo a Rua Nova do Zambujal e todo o sistema em torno da Rua de Cabo Verde e da nova Avenida Miguel Freire da Cruz), ora interligando com passagens pedonais outras ruas e praças, numa tentativa de abrir ligações e estabelecer um sistema de espaços sobre a *matriz accidental*, constituindo aquilo que o *sistema poderia ser*. Com este sentido, as soluções de pavimentação propostas foram as *evidentes*, reconstruindo criticamente a integridade e o desempenho das existentes, com o vidraço de *forma tradicional* no plano pedonal (calçada, lancis, caldeiras, dissuasores e bebedouros) e vias secundárias, asfalto nas vias principais e calçada de granito em estacionamento, paragens autocarro e na marcação de caldeiras contínuas, que aumentam o volume de solo infra-estruturado para plantações. Usou-se a tipologia tradicional-existente de forma extensiva na expectativa de poder ser usada em continuidade fora da área estrita de intervenção

¹² Aparentemente, desde pelo menos os anos 40 que a ligação para atravessamento nascente-poente, a ligação Lisboa-Sintra, era efectuada predominantemente pela Rua Elias Garcia, de pendente mais suave. A rua D. Maria II e a praça foram projecto de outros gabinetes, respectivamente: Inês Lobo arquitectos e Pardal Monteiro arquitectos.

¹³ Cuja figura havia sido recentemente introduzida na legislação nacional com a Lei de Bases da Política do Ordenamento do Território e Urbanismo (LBOTU) de 1998 (Lei nº48/98 de 11 de Agosto) e regulada um ano depois pelo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT, Decreto-Lei nº380/99 de 22 de Setembro).

¹⁴ Os traçados e restantes elementos aparentes das instalações estavam ligadas a um sistema de espaços que agora se queria refazer, quer na disposição horizontal dos elementos de pavimentação (passeios, lancis, ruas, árvores), quer na disposição altimétrica, dada implementação de novos perfis tipo de arruamento. O que obrigou a correcções integrais de alguns traçados de redes.

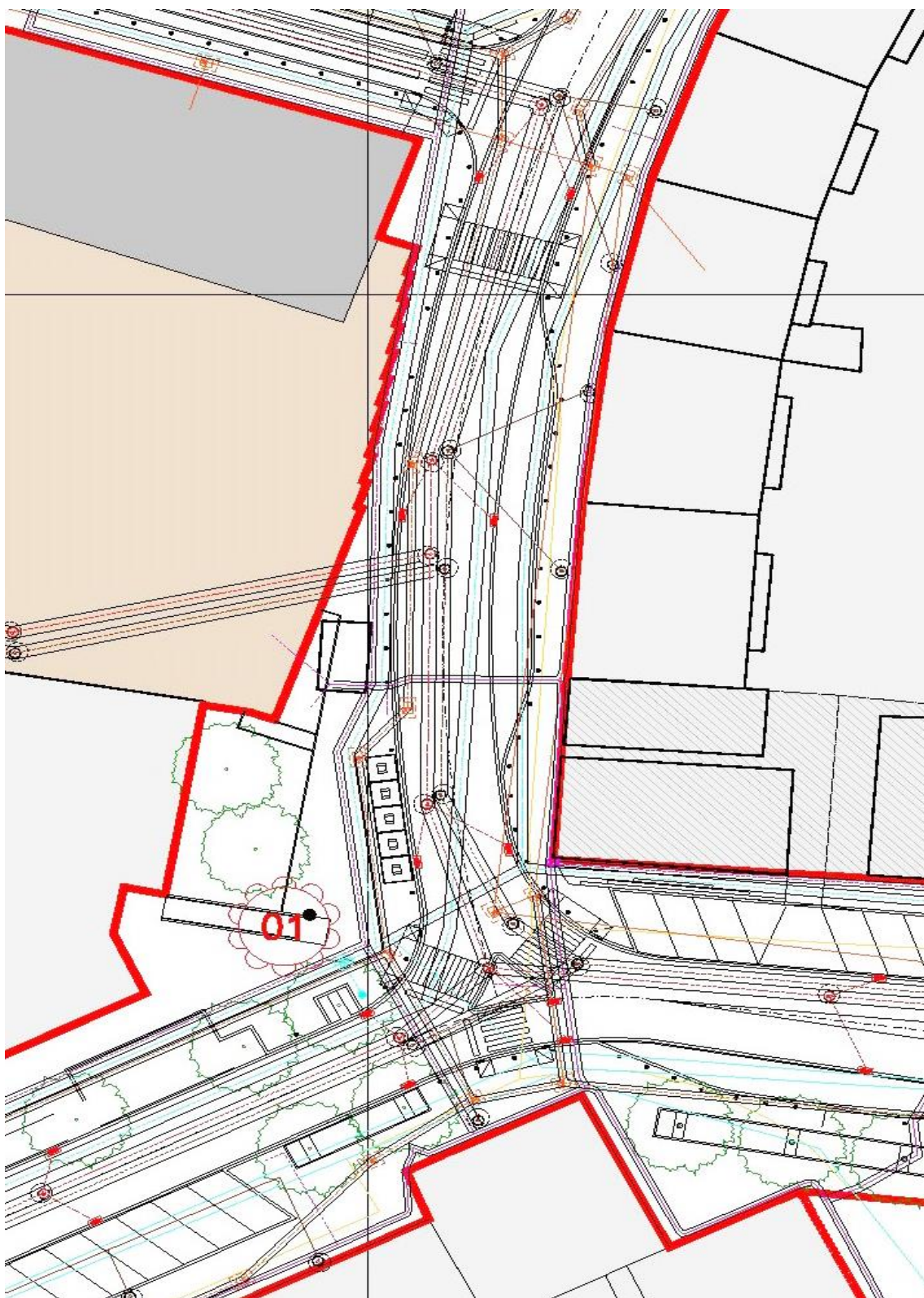


Figura 3: Extrato de Planta de Subsolo (© Risco). A recuperação do espaço público é ainda a recuperação do intrincado sistema de redes subterrâneas, incluindo a conquista de espaço-vital para plantação de árvores.



Figura 4: Obras de reconversão da ribeira das Jardas em 2007 (© Risco). A recuperação da ribeira enquanto elemento de paisagem, ambiental e organizador do espaço público por vezes torna o que era antes traseiras em frentes edificadas importantes, obrigando por vezes a reformulações de limites de propriedade, cedendo quintais para espaço público.



Figuras 5 e 6: Transformações do espaço público na zona consolidada (© Risco). As margens da ribeira foram *desemparedadas*, proporcionando um sistema de socalcos que são simultaneamente parque e espaço público, área permeável e leito de cheia.



Figuras 7 e 8: Transformação de áreas expectantes em espaço público (© Risco). Permitindo uma nova organização e escala de espaço público, assim como a configuração de novos lotes com capacidade edificatória, agora sujeitos a uma *urbanização prévia*.

As operações de prolongamento de ruas e de (re) delimitação de plataformas para vários locais de estadia, obrigaram a variadas contenções de terras e a redefinir muros de propriedade, numa circunstância acentuada pela topografia irregular do território, que conferiu grande visibilidade a estes elementos, que seriam desenhados como *muros saloios tradicionais*, rebocados, pintados e com coroamento arredondado, sem capeamento e minimizando serralharias, com a expressividade de um desenho *aparentemente accidental*, à semelhança da própria matriz edificada e que num primeiro olhar poderiam ser lidos como elementos pré-existentes, sem *autor*.

Na *zona baixa*, a recuperação da ribeira¹⁵, permitiu o prolongamento do parque de Aqualva Cacém até ao limite do IC19, sobrepondo *centro e parque*, constituindo *uma unidade*, mais pela *construção de paisagem* do que por uma delimitação formal tradicional.

O parque é ainda atravessado por várias passagens e, no *centro do centro*, junto à ligação à avenida dos Bons Amigos (ligação a Aqualva, com passagem inferior à linha férrea) é colocado um anel de distribuição viária sobreposto ao sistema do parque. Este anel procura uma escala (que se reflete no desenho) para articular ligações entre o IC19 e o Casal do Cotão, a sul, e entre Aqualva e o Cacém nos restantes quadrantes. Neste lugar, no espaço entre a ribeira e a linha ferroviária, foram igualmente distribuídos um conjunto de lotes para equipamentos, para serviços e para uma *nova praça central*¹⁶, que equipariam (como função e símbolo) o *centro da cidade*, no entanto e até ao momento, nenhum destes projectos foi implementado pela autoridade municipal.

4. Bibliografia;

ARÍS, Carlos Martí. 2000. Las formas de la residencia en la ciudad moderna. Edicions UPC, Barcelona.

ARRABAÇA, Pedro. 2002. Formas Urbanas da Cidade Construída. Aqualva-Cacém, 1953-2001. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Departamento de Geografia.

COELHO, Rodrigo. 2012. Projectar o Espaço Público na Reconstrução da Cidade Sem Plano, in Estudo Prévio, Revista do Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa (CEACT/UAL), nº01 – arquitecto subúrbio.

DOMINGUES, Álvaro. 2006. Contexto Social e Política Urbana, in Cidade e Democracia – 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal, Argumentum, Lisboa, p16-79.

LOURENÇO, Nuno. 2011. Lisboa Noroeste: Centro da Área Metropolitana de Lisboa, in Hospital da Luz e Casas da Cidade, Capa Edition, Ratingen, Alemanha, p156-161.

RISCO. 2004. Projecto de Espaços Públicos da Área Central do Cacém - Memória Descritiva da versão B do Projecto de Execução.

¹⁵ Projecto da NPK arquitectos paisagistas associados, que também integraram a equipa do plano e do projecto de espaço público. O novo parque, com uma extensão de aproximadamente 4 hectares, oferece as tradicionais áreas e circuitos de lazer, mas também permite um desempenho ambiental importante no controlo de cheias e na recuperação de habitats ripícolas.

¹⁶ A nova praça central em projecto articula um conjunto de edifícios, como uma biblioteca e um edifício de comércio e serviços, ligados a jusante da passagem sob a linha férrea, a uma loja do cidadão e mais serviços. No conjunto redesenhavam núcleo interno da cidade.